REUNIÓN EXTRAORDINARIA
DE LA JUNTA DIRECTIVA
ACTA No. E-00-02
15 de marzo de 2000

Segunda reunión extraordinaria de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá, celebrada a los quince días del mes de marzo del año 2000 en el Salón de Conferencias del Edificio de la Administración, Altos de Balboa, ciudad de Panamá, República de Panamá.

Los temas tratados fueron la instalación de la Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CICH); presentación sobre el tránsito por el Canal de Panamá, situación actual y proyecciones; y el estado de los pagos al Tesoro Nacional por parte de la Autoridad del Canal de Panamá.

Los directivos presentes en la reunión:

Ministro Ricardo Martinelli B., Presidente de la Junta
Director Adolfo Ahumada
Director Eloy Alfaro
Director Luis Anderson
Director Emanuel González-Revilla
Director Samuel Lewis Navarro
Director Moisés Mizrachi
Director Raúl Montenegro
Director Abel Rodríguez
Director Roberto Roy

Los oficiales administrativos:

Alberto Alemán Zubieta, Administrador
Ricaurte Vásquez, Subadministrador
Diógenes de la Rosa, Secretario de la Junta Directiva
Doris Ung de Leon, Oficina del Secretario

El Presidente Martinelli dio inicio a la sesión a las 8:40 de la mañana, luego de comprobar por medio de la Secretaría la existencia del quórum reglamentario. Se sometió a la consideración de la Junta Directiva el orden del día, que fue aprobado (Adjunto 1).

La instalación de la Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica (CICH) contó con la presencia de representantes de los medios de comunicación locales y la asistencia de los:

Miembros del CICH:

Su Excelencia Alejandro Posse, Ministro de Desarrollo Agropecuario
Su Excelencia Miguel Cárdenas, Ministro de Vivienda
Su Excelencia Rodolfo Aguilera Franceshi, Vice-Ministro de Gobierno y Justicia
Ing. Alfredo Arias, Administrador General de la Autoridad de la Región Interoceánica (ARI)
Lic. Ricardo Anguizola, Administrador General de la Autoridad Nacional del Medio Ambiente (ANAM)
Monseñor Laureano Crestar Durán, Director Ejecutivo de Caritas Arquidiocesana
Ing. Oscar McKay, Director Ejecutivo de la Fundación NATURA.

Oficiales administrativos:

Dr. James Ferrara, Director del Departamento de Administración Ejecutiva
Ing. José Quintero, Director Encargado del Departamento de Seguridad Ocupacional, Medio Ambiente y Protección del Canal
Ing. Agustín Arias, Director de la Oficina de Proyectos de Capacidad del Canal
Ing. Luis Alvarado, Gerente de la División de Administración del Medio Ambiente
Ing. Daniel Muschett, Gerente de la Sección de Monitoreo de la Cuenca y Coordinación Interistitucional
Lic. Jaime Bocanegra, Departamento de Administración Ejecutiva

Monseñor Crestar Durán solicitó una oración de acción de gracias en la que participaron varios de los presentes y luego se finalizó con un Padre Nuestro.

Ítem No. 1. El Presidente Martinelli, antes de dar inicio a la instalación formal del CICH, expresó su complacencia en relación a las actividades ocurridas el 14 de marzo, cuando la señora Presidenta Mireya Moscoso asistió al izamiento de la bandera en nuevo pabellón del Edificio de la Administración en donde solo ondeará la bandera panameña, y una vez culminado este evento se trasladó a la antigua Escuela Secundaria de Balboa en donde procedió a inaugurar las nuevas instalaciones con la denominación de “Centro de Capacitación Ascanio Arosemena”.

El Presidente Martinelli procedió a la instalación del CICH, exhortándolos a que en lo posible sean los ministros o los vice-ministros quienes participen de las reuniones de trabajo de este organismo, formando un equipo junto al personal del Canal de Panamá en esta materia. Procedió a explicar que la principal obligación del CICH es la administración de los recursos localizados en la cuenca hidrográfica para promover el desarrollo sostenible del área en bien de las generaciones futuras y para el beneficio de todos los panameños. De esta forma quedó instalada la Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá.

El acto prosiguió con la intervención del Administrador, quien expresó que el tema más discutido durante el desarrollo de la ley orgánica fue el del uso y

mantenimiento de la cuenca hidrográfica mediante la coordinación de todos los esfuerzos dentro del área. Manifestó que el enfoque deberá dirigirse hacia la preparación de un modelo de desarrollo integral que nos ayude a desarrollar lo que ya existe, porque durante la administración de la Comisión del Canal de Panamá únicamente se monitoreaba, pero no se protegía ni se conservaba el área de la cuenca, y lo único que se pudo desarrollar por parte de Panamá fueron los parques o áreas de reservas naturales.

El Administrador aclaró que el escogimiento de dos organizaciones no gubernamentales para ser miembros del CICH, no significa que otras organizaciones de la misma naturaleza sean excluidas de participar y cooperar; y que se procederá a la designación de un director ejecutivo que se encargará de la administración de esta comisión, ya que todo proyecto que se lleve a cabo en el área de la cuenca hidrográfica deberá ser coordinado con la Autoridad del Canal de Panamá.

A continuación los miembros del CICH hicieron sus comentarios, empezando con el Monseñor Crestar Durán, quien reiteró que el propósito del CICH es ser un elemento de enlace entre la tierra, la vivienda, la tecnología, las escuelas y la salud, y que primero es la preocupación por el hombre, siendo el elemento más esencial.

El Ing. Mckay agradeció a la Junta Directiva la oportunidad de pertenecer a esta comisión, para ayudar a la protección de la cuenca hidrográfica en represen-tación de la sociedad civil ambientalista.

El Ing. Alfredo Arias aseguró a los demás miembros de la comisión que será un guardián de las tierras localizadas en la cuenca y para ello solicitó la ayuda a sus colegas y en especial al Reverendo Crestar Durán.

El Lic. Anguizola felicitó a la Junta Directiva por darle prioridad a la instalación del CICH, reconociéndose así la necesidad de un manejo interinstitucional coordinado. Reiteró las palabras del Administrador Alemán, en el sentido de que la Comisión del Canal no tenía experiencia en el manejo de la cuenca, pero que ahora constitucionalmente tiene la responsabilidad del manejo integral de esta área para garantizar un sostenimiento económico y social en la cuenca, como parte del desarrollo estratégico del país. Finalizó afirmando que esto será imposible de lograr sin la participación comunitaria y aseguró que la ANAM participará activamente para que esto se realice.

El Ministro Posse recordó a los miembros de la comisión que sus obligaciones no sólo serán una gestión de monitoreo, sino que será un asunto de Estado el asegurar un desarrollo ordenado y consultado de la cuenca. Expresó su enhorabuena por la instalación del CICH, para que las responsabilidades sean consultadas y seamos todos parte de un equipo de trabajo, porque esto no es una situación aislada sino parte integral del desarrollo de la República de Panamá.

El Presidente Martinelli reiteró lo dicho por el Ministro Posse en relación al trabajo en equipo y aseguró sentir confianza de que todos harán un buen trabajo, y los exhortó a que junto con los funcionarios de cada una de sus instituciones realicen un trabajo de equipo.

El Ministro Cardenas preguntó sobre la ley de uso de suelos, aclarando el Administrador Alemán que es una ley de la ARI que incluye las áreas del Canal. Explicó que parte del trabajo que se hará en la cuenca se iniciará con una atención al área social, enfatizándose a los habitantes del área que podrán seguir viviendo en la cuenca porque se trata de un esfuerzo de reubicar y no desplazar a la población. Continúo diciendo que la gente debe vivir de la cuenca, y en la cuenca, siendo por ello responsables de su protección. Finalizó agradeciéndole a todos el interés que tienen en este tema que es de vital importancia no sólo para el Canal, sino para el desarrollo del país.

Finalizada la instalación del CICH y después de retirarse los asistentes al mismo, se reinició la reunión extraordinaria a las 9:30 a.m. con la participación de los siguientes oficiales administrativos:

Ing. Rodolfo Sabonge, Director del Departamento de Planificación Corporativa y Mercadeo
Lic. Anthony García, Gerente de la Sección de Relaciones con los Clientes
Dr. Onésimo Sánchez, Gerente de la Unidad de Inteligencia Competitiva
Lic. Yoemy Waller, Gerente de la División de Mercadeo
Lic. Silvia Marucci, Economista
Lic. María Eugenia Sánchez, Economista

Antes de dar inicio a la presentación del Ing. Sabonge, el Administrador Alemán sometió a la consideración de la Junta una solicitud del Journal of Commerce, pidiendo su asistencia a una reunión el 27 de marzo en Nueva York sobre el Canal de Panamá, indicando que conjuntamente se estará celebrando otra reunión el mismo día en Genova sobre el Canal de Suez. La Junta aprobó cambiar la fecha de su reunión ordinaria mensual para el miércoles, 29 de marzo.

Ítem No. 2. El Ing. Sabonge inició su presentación indicando a los Directivos que su exposición versaría sobre tráfico por el Canal de Panamá, su situación actual y proyecciones, pero antes de adentrarse en el tema hizo una introducción en la cual explicó brevemente la terminología utilizada en el comercio internacional y el transporte. La exposición se hizo de acuerdo con el siguiente esquema:

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Terminología

- **Toneladas de Peso Muerto**: la capacidad de carga de un buque en toneladas largas (2,240 lbs), que incluye carga, suministros y combustible.

- **Toneladas de Arqueo Bruto**: total de espacio (volumen) de las áreas cerradas en el buque, expresadas en toneladas equivalentes a cien pies cúbicos.

- **Toneladas de Arqueo Neto**: espacio (volumen) de las áreas cerradas en el buque, disponibles para carga, expresadas en toneladas equivalentes a cien pies cúbicos.

- **Arqueo Neto CP/SUAB** (Tonelada Neta del Sistema de Medición Universal del Canal de Panamá).

- **Desplazamiento**: peso del agua desplazada por un buque.

- **Toneladas por Pulgada TPP/TPI**: toneladas de carga (en peso) que caben en una pulgada de calado del buque.

- **Factor de Estiba**: multiplicador utilizado para tomar en consideración la densidad relativa (peso/volumen) de los diferentes tipos de carga. Cada tipo de carga tiene un factor diferente.

- **Línea de Carga**: marcas a los costados del buque que indican el nivel al que el buque se hunde cuando está totalmente cargado.

1.2. Comercio Internacional.

El comercio mundial está representado básicamente por la carga de graneles líquidos, graneles secos, graneles especializados, carga general contene-rizada, carga refrigerada y carga especializada, transportada en buques tipo Break Bulk, Neo-Bulk, Contenerizada, y Líquidos y Secos.

1.3. Transporte.

El 92% de la flota mercante mundial puede utilizar el Canal de Panamá, pero solamente puede hacerlo un 60% del tonelaje de la flota mercante mundial. Existen alrededor de 50,000 buques en la flota mundial, de los cuales más o menos de 3,500 utilizan el Canal de Panamá.

En la evolución del intermodalismo, dio una explicación sobre el canal seco norteamericano y términos del sistema intermodal, tales como landbridge,

minilandbridge y microlandbridge, que utilizan trenes unitarios con la siguiente capacidad:

Un tren unitario = 20 vagones/
hasta 200 contenedores de 40'

2. TRÁFICO POR EL CANAL

2.1. Tránsitos.

Los tránsitos totales han disminuido, principalmente debido a la baja en buques pequeños y al aumento de los buque grandes. El CP/SUAB ha aumentado moderadamente, principalmente en los renglones de buques graneleros y portacontenedores, y la tonelada de carga total ha aumentado moderadamente principalmente debido a los granos y a la carga contenerizada.

Un análisis demostró que el tránsito de febrero de 1997 a febrero del 2000 se ha mantenido estacionario, con una tendencia decreciente. Sin embargo, se ha comprobado un incremento en los buques de más de 100' de manga.

2.2. Tonelaje (CP/SUAB).

Se identificó una tendencia en el crecimiento en el tonelaje (CP/SUAB) durante el periodo febrero 1997 a febrero 2000 debido al aumento en el número de buques de 100' manga, tales como graneleros, porta-contenedores, tanqueros y portavehículos.

2.3. Carga

Existe una tendencia de crecimiento en los graneles secos, representado en granos como el maíz, el frijol de soja y el trigo, y una disminución en los graneles líquidos representada en el petróleo y sus derivados. Por otro lado, también se observó un aumento sostenido en la carga contenerizada, vehículos y otros, lo que ha determinado que en su conjunto, el tonelaje total de la carga para este periodo muestre una relativa volatilidad.

CONCLUSIONES Y PROYECCIONES A CORTO PLAZO.

En conclusión, a nivel mundial el crecimiento económico continúa positivo y liderizado por los Estados Unidos. Existe abundancia de liquidez en la economía global, lo que contribuye a la expansión económica, y adicionalmente los precios de los principales productos se están recuperando, lo que es bueno para los mercados emergentes. La recuperación económica de Asia se está dando más rápido que lo anticipado.

En el Canal los tránsitos totales seguirán disminuyendo, principalmente por la baja en buques pequeños y el aumento de los buques grandes. El CP/SUAB seguirá aumentando moderadamente principalmente en los renglones de buques graneleros y portacontenedores. El tonelaje de carga total continuará aumentado debido a los granos y a la carga contenerizada. Las áreas de posible crecimiento en función del escenario actual será el crudo y sus derivados. La única amenaza a este escenario es que las cuotas de producción de la OPEC se mantengan por un tiempo muy prolongado, lo que promovería el alza en el precio del petróleo y traerían como consecuencia un proceso inflacionario que a la postre resultaría en una disminución en el comercio internacional.

3. PROYECCIONES A LARGO PLAZO

3.1. Nueva realidad macroeconómica.

Los factores macro que afectarán al comercio internacional y el tráfico por el Canal en la próxima década son:

- Globalización
- Tratados y acuerdos de libre comercio regionales e internacionales
- Democratización y cambios estructurales
- Crecimiento de las economías emergentes
- Tecnología e informática al servicio del comercio y el transporte – e-commerce, e-business, EDI
- Nuevas fuentes energéticas - más eficientes y menos perjudiciales al ambiente - gas natural vs. petróleo y carbón
- Biotecnología aplicada a la producción agroindustrial y a la extensión de la vida
- Envejecimiento de la población en países desarrollados
- Reorganización del trabajo - descentralización y democratización de la información
- Tendencia a la contenerización - carga general y refrigerada
- Participación privada en las inversiones que tradicionalmente se hacian con fondos públicos - Alameda corridor / FAST
- Nuevas fusiones y alianzas estratégicas - verticales y horizontales - navieros, puertos, intermodal/ferrocarriles, aire-mar
- Desarrollo de mega carriers y mega puertos
- Nuevos servicios y frecuencias - allwater routes CMA-CGM-CSG
- Bajos fletes - producto de altos niveles de competencia y búsqueda de eficiencia - economías de escala
- Rutas alrededor del mundo.

3.2. Tendencias en el comercio y transporte internacional.

Las tendencias del mercado se enmarcan en buques más grandes, servidores globales, alianzas estratégicas y servicios integrados.

En relación a la evolución del intermodalismo en los Estados Unidos, se prevé que los ferrocarriles tendrá insuficiente capacidad; necesitan mostrar ganancias para justificar más inversiones, los precios son demasiados bajos para generar más ganancias y el servicio es demasiado ineficiente para subir los precios. Los sistemas portuarios están sobre-diseñados y por ello están altamente endeudados, tienen una baja rentabilidad y están subsidiados. En consecuencia existe una ventana de oportunidad para ver renacer los servicios por mar.

También se observa una tendencia hacia la globalización de los principales operadores portuarios tales como:

- P&O Ports
- Hutchinson Port Holdings
- SSA - Stevedore Services of America
- ITCSI - International Container Services Inc.
- PSA Corporation

Esta tendencia va acompañada de la selección de puertos estratégicamente ubicados para que sirvan como centros de distribución. Panamá es vital para el desarrollo de puertos en la costa del Este de los Estados Unidos y más allá del año 2020 se pronostica que Panamá será crucial para el desarrollo de una ruta alrededor del mundo - ruta Ecuatorial- siempre y cuando se haya ampliado la capacidad del Canal para recibir buques Post-Panamax.

Se pronostica que la ruta principal para el transporte comercial mundial será la ruta Ecuatorial.

3.3. Oportunidades y retos para Panamá.

Los costos de oportunidad del Canal de Panamá son las rutas alternas tales como puentes terrestres, conexión vía Suez y los cabos. Al igual que una reducción paulatina de la demanda meramente regional y de bajo valor.

Es por lo anterior que debemos ensanchar nuestra ruta a través de un tercer juego de esclusas, ya que nos estamos volviendo menos competitivos debido a las restricciones del Canal existente.

Finalizada la presentación del Ing. Sabonge, el Presidente Martinelli procedió a felicitarlo a él y a su equipo de trabajo por el excelente trabajo y exhortarlo a que siga perfeccionando este tipo de presentaciones para exponerla a más altas esferas.

Antes de proseguir con el orden del día, los Directivos iniciaron un intercambio de opiniones sobre los eventos ocurridos durante la instalación del CICH y la

necesidad de un tercer juego de esclusas, en el cual se destacaron los siguientes comentarios:

- El énfasis del CICH se centró en el desarrollo del aspecto social, material y ambiente, pero hay que recordar que la prioridad del CICH es el Canal de Panamá.

- Preocupación por la presión de determinados sectores dentro del CICH.

- La situación del CICH es un asunto muy complejo, ya que los movimientos más fuertes en el mundo en la actualidad son la ecología y lo social.

- El desarrollo de CICH va más allá que sólo crear represas.

- Hay que entender los problemas sociales del área - no desplazar sino reubicar a la población.

- El concepto de un tercer juego de esclusas tiene estrecha relación con los planes de la cuenca hidrográfica.

- Se requiere de un plan estratégico antes de iniciar un tercer juego de esclusas.

- La necesidad de un tercer juego de esclusas proviene del impacto que podría tener China y los flujos comerciales que cambiarán tremendamente en los próximos años.

- La decisión final de un tercer juego de esclusas no está en este foro. Nuestro papel será el preparar los estudios y las herramientas para educar al público, el gobierno y los partidos.

<u>Ítem No. 3</u>. El Subadministrador Vásquez repartió a los Directivos un informe sobre el detalle del pago al Tesoro Nacional. En ella se indica y explica que la partida para pagar al Tesoro Nacional en concepto de derecho por tonelada neta corresponde a B/.0.65 por tonelada neta que transita el Canal, lo que arroja un estimado de este rubro para los nueve meses del año fiscal 2000 de la Autoridad del Canal de Panamá, de B/.112.3 millones (ver informe en el Adjunto 2).

Agotados los temas del orden del día, los Directivos se reunieron en sesión ejecutiva y se dio por terminada la sesión a la 1 de la tarde.

Ricardo Martinelli B. Diógenes de la Rosa

Ministro para Asuntos del Canal Secretario